

Ukrán gabonaszállítás, elemzés a potenciális horvátországi szállítási útvonalak feltételeiről

Gordan Grlic Radman horvát külügyminiszter 2023. július 31-i ukrainai látogatásán Dmytro Kuleba felé megerősítette, hogy az ukrán gabona exportjára Horvátország kész a jövőben is rendelkezésre bocsátani a dunai és az adriai-tengeri horvát kikötőket. A bejelentés szerint a gabonát a romániai Constanta kikötőjéből a Dunán keresztül szállítanák Vukovára, ahonnan a termény vasúton keresztül jutna tovább Horvátország tengeri kikötőibe és a célpiacokra. Bár a „horvát ajánlat” elvben jó alternatív szállítási megoldást képviselhet, a horvát vasutak jelenlegi feltételeit, illetve Vukovár kikötői infrastruktúráját figyelembe véve annak realitása és költséghatékonysága is megkérdőjelezhető.

Gordan Grlic Radman horvát külügyminiszter 2023. július 31-i ukrainai látogatásán Dmytro Kuleba felé megerősítette, hogy az ukrán gabona exportjára Horvátország kész a jövőben is rendelkezésre bocsátani a dunai és az adriai-tengeri horvát kikötőket.¹

Az ukrán Külügyminisztérium augusztus 1-jén kiadott nyilatkozata szerint az ukrán fél a horvát javaslatot elfogadta, és a közeljövőben megindul majd az ukrán búza szállítása a horvátországi adriai-tengeri kikötőkön keresztül. A tervek szerint a búzát a romániai Constanta kikötőben hajókba rakodnák, amelyek a Dunán felhajózva eljutnának Vukovárba, ahol átraknák őket vasúti teherkocsikba. A gabonát vasúton szállítanák tovább Fiumébe, Zárába és Splitbe, ahol elegendő tárolási és átrakodási kapacitás áll rendelkezésre a tengerjáró hajókba való rakodáshoz és a tovább szállításhoz. A gabona szállítása a Dunán – a nemzetközi jog értelmében – nemzetközi folyami szállítási vonalon történne, így nem lenne szükséges külön engedélyeztetni a szállítást sem a román, sem a szerb hatóságoknál. Az ukrán fél nem kívánt nyilatkozni, hogy mekkora mennyiségű gabona szállításáról lenne szó.

A két ország elvben megállapodott ugyan, de a megvalósítás közel sem biztos. Tekintettel arra, hogy a gabona tőzsdén keresztül értékesítendő áruhoz az érintett országok – Ukrajna, Románia, Szerbia és Horvátország – csak logisztikai támogatást tudják biztosítani, de a végső döntést a gabonakereskedők hozzák majd meg, figyelembe véve a szállítási és tárolási költségeket. Logisztikai szempontból a valódi kihívások a gabona Horvátországba való megérkezésével kezdődnének.

Logisztika:

Vasúti szállítás

A horvát vasúti infrastruktúra már évtizedek óta elhanyagolt állapotban van, a vasúti szerelvények átlagos sebessége nem éri el az 50 km/h-t. Az utóbbi években a horvát állam több vasúti pályaszakasz felújításába fogott bele, jelentős részben EU alapokból származó forrásokból, de a munkák legnagyobb része még folyamatban van, illetve néhol még el sem kezdődött. Fontos kiemelni, hogy például **a már több éve felújítás alatt álló Vinkovce – Vukovár vasútvonalon 2023. augusztus 1-je és 31-e között teljesen szünetelni fog a vasúti közlekedés. Ugyancsak folyamatos pályakarbantartási, illetve felújítási munkák folynak a Zágráb – Vinkovce vasútvonal különböző szakaszain, így a vasúti utasszállításban rendszereznek a többórás késések. Ugyancsak problematikus a Zágráb – Fiume vasúti irány, ahol**

¹3543/ZGB/2023.

az osztrák Strabag cég várhatóan a napokban kezdi majd meg a Hrvatski Leskovac – Károlyváros szakasz felújítását, valamint a második (párhuzamos) vágány építését. Tekintettel arra, hogy rendszeresen érkeznek hírek a felújítás alatt álló Dugo Selo – Kőrös és Kőrös – Kapronca vonalakon történő fennakadásokról, sőt a vasúti közlekedésnek egész napos szüneteléséről, ugyanez a jelenség várható a Hrvatski Leskovac – Károlyváros szakaszon az intenzív munkák beindulásával is.

Tekintettel arra, hogy Lika-Zengg megyén keresztül **Zára és Split irányába vezető vasútvonalakat még nem villamosítottak**, ezen az útvonalon várhatóan nem kerül sor gabonaszállításra. Ennek oka, hogy villamosított vasút híján a dízelmozdonyokkal vontatott szerelvényekkel történne a szállítás, ezek haladási sebessége azonban alacsonyabb, valamint a szállítási költségek is jóval magasabbak, mint a villanymozdonyokkal vontatott szerelvényeké.

A vasúti szállítással kapcsolatosan egyetlen pozitív tény, hogy Horvátországban 12 vállalat jogosult vasúti teherszállítás végzésére, így teherkocsi, illetve vontatómozdony hiánya nem valószínű.

Kikötői kapacitások:

Vukovári kikötő

A kikötő még a Honvédő háború (1991-95) előtt is rendelkezett gabonarakodási felszereléssel és tárolási kapacitással, amelyet a békés visszacsatolás után felújítottak. **A kikötőnek van egy 10 ezer tonna kapacitású gabonátárolója, a rendelkezésre álló legutóbbi éves adatok szerint pedig 2019-ben a kikötőn keresztül 944 ezer tonna gabonát szállítottak tovább.** Logisztikai szakértők véleménye szerint, amennyiben a gabonaszállítás megindulna, a legsürgősebben megoldandó feladat a rakomány gyors átrakodása a hajókról a vasúti kocsikba.

Fiumei kikötő

A fiumei kikötő rendelkezik elkülönített gabonaátrakodó terminállal, amely a kikötő nyugati részében helyezkedik el. Megvan a közvetlen kapcsolat az országos vasúti rendszerrel, így a szerelvények beérkezhetnek közvetlenül a kikötő területére. **A „Silos” gabonaterminálnak saját 56 ezer tonnás tárolókapacitása van, míg az éves átrakodási kapacitás 1 millió tonna.** A kikötőnek már vannak tapasztalati az ukrainai gabona szállításával. Denis Vukorepa, a Fiumei Kikötői Hatóság igazgatója a Jutarnji list napilapnak elmondta, hogy **az ukrainai gabona szállítása a fiumei kikötőn keresztül már tavaly májusban megkezdődött, és eddig mintegy 100 ezer tonna gabona** került a kikötőn keresztül Olaszországba és az észak-afrikai országokba. Vukorepa megerősítette, hogy a gabonaterminál további 30 ezer tonna tárolókapacitás építését tervezi, amelynek finanszírozását EU forrásokból szeretnék biztosítani. Területi szempontból további tárolókapacitás létesítése is lehetséges, de ehhez szükség lenne egy stratégiai partnerre, aki részt venne a kivitelzés finanszírozásában.

Egyéb tengeri kikötői lehetőségek

A további tengeri kikötők közül szóba jöhetnek még Zára, Sibenik, Split és Ploce, amelyek közül valamennyi rendelkezik tárolókapacitással. Spliten keresztül tavaly óta már szállítanak ukrainai gabonát, de mennyiségre vonatkozó adatok nyilvánosan nem érhetőek el. **Zárában, a Gazenica kikötőben 38.000 m³ (mintegy 250 ezer tonna búzának megfelelő tárolási kapacitás) úrtartalmú siló áll rendelkezésre, a kikötő átrakodási kapacitása mintegy 500 ezer tonna évente, de bizonyos előkészítési munkák elvégzése szükséges. Sibenikben a tároló a kutinai Petrokemija vállalat tulajdonában van, és jelen pillanatban még nem világos, hogy az új török tulajdonosnak milyen tervei vannak. A plocei kikötő gabonátárolójának kapacitás**

30 ezer tonna, további 15 ezer tonna tárolására is biztosítható a szükséges terület, de a közép-dalmáciai kikötő gyengéje az odaszállítás, ugyanis a városnak gyakorlatilag **nincs kapcsolata Horvátország vasúti hálózatával**, a vukovári kikötőhöz vezető legrövidebb út pedig az V/c közlekedési folyosó, amely átszeli a nem EU-s tagállam Bosznia-Hercegovinát.

Forrás: Magyarország Nagykövetsége, Zágráb